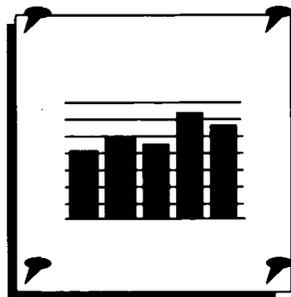


TRAFICS TERRESTRES DE MARCHANDISES : COUP DE FREIN À LA CROISSANCE EN 1996

Maurice GIRAULT et Jean-Christophe BLAIN



Les prévisions de trafics de marchandises pour l'année 1996 portent sur trois indicateurs : le trafic terrestre de marchandises sur le territoire français tous modes confondus (routier, ferroviaire et fluvial), le trafic routier pour compte d'autrui et le trafic ferroviaire.

Les perspectives pour l'année 1996 restent incertaines pour trois principales raisons. Premièrement, le trafic total a augmenté plus vite depuis 1993 que ne le prévoyaient nos modèles, et il est difficile de distinguer les gains de trafic structurels des gains conjoncturels qui restent sous la menace d'un ralentissement économique; deuxièmement, les prévisions de croissance de l'économie française en 1996 ont beaucoup évolué en seulement deux mois et sont maintenant nettement moins optimistes; enfin, les conséquences des grèves de fin d'année 1995 sur les transports ne sont pas encore connues.

Dans un scénario de croissance faible en 1996 où le PIB augmenterait de +1,5% et la production industrielle de +1,2%, le trafic total pourrait croître de +1,4%. Le trafic routier pour compte d'autrui stagnerait au niveau enregistré en 1995, déjà élevé, en raison du report modal du ferroviaire vers le routier pendant la grève de la SNCF.

Une reprise très vive des trafics depuis 1993 qui va au-delà des effets de la croissance économique

Après une chute spectaculaire fin 1992 et début 1993, le trafic total de marchandises¹ a enregistré une croissance forte et assez régulière en glissement jusqu'au début du mois de septembre 1995 où cette tendance s'est interrompue. Le développement du trafic pendant ces deux ans et demi provient essentiellement de la reprise de l'économie française et de celles de ses partenaires. Cependant, l'ampleur de la hausse du trafic appelle quelques remarques.

Alors que les productions de l'industrie manufacturière et du BTP ont continué à diminuer jusqu'en 1994, le trafic de marchandises est reparti à la hausse dès le deuxième trimestre 1993, grâce à la reprise du commerce extérieur dès la mi-93 notamment en direction des pays européens, et grâce aux gains de parts de marché réalisés par les transporteurs routiers français. Ceux-ci ont bénéficié de la reprise du trafic en direction des ports français après la fin de la grève des dockers de 1992 qui avait détourné le trafic portuaire vers les ports étrangers, profitant ainsi aux transporteurs routiers étrangers. De plus, les transporteurs routiers français se sont adaptés et ont recouvré une partie de leur compétitivité perdue en 1992 après les dévaluations de la livre, de la lire et de la peseta, dans le domaine du trafic international.

La croissance du trafic de marchandises a été particulièrement marquée en 1994, année de reprise de la croissance économique, sous l'effet amplificateur de la production des biens intermédiaires, constitués en grande partie de pondéreux, qui surréagit aux variations conjoncturelles, et de la reconstitution des stocks matières et marchandises qui génère davantage de trafic à production égale.

¹ L'indicateur des trafics de marchandises utilisé agrège le trafic routier sur le territoire métropolitain des camions de plus de 3 tonnes de charge utile battant pavillon français hors trafic de transit, le trafic ferroviaire total et le trafic sur les voies navigables hors transit rhénan sur le territoire métropolitain. Ces trafics sont exprimés en tonnes-kilomètres.

PRÉVISIONS

Enfin, le trafic a continué à augmenter en début d'année 1995 sous l'effet technique des reports de trafic consécutifs à la mise en service du tunnel sous la Manche qui ont fait entrer dans le champ de l'indicateur le trafic ferroviaire de marchandises auparavant transporté par camions étrangers. En outre, le trafic de produits agricoles s'est développé de façon exceptionnelle (+21,5% sur les neuf premiers mois de 1995 par rapport à la même période 1994) suite à des mesures communautaires incitant les négociants à exporter vers les pays européens plutôt que vers les pays tiers. Ceci a bénéficié aux modes routier et fluvial mais s'est fait au détriment des ports et du trafic maritime.

Parmi tous ces facteurs de croissance, l'effet du tunnel sous la Manche paraît le plus susceptible d'influencer encore les trafics en 1996, sans qu'il soit possible de l'évaluer précisément.

Des perspectives économiques qui s'assombrissent

Depuis deux mois, la plupart des instituts français de conjoncture ont revu nettement à la baisse leurs prévisions pour 1996. En novembre dernier, le BIPE prévoyait une hausse du produit intérieur brut de +2,1% pour cette année après +2,6% en 1995, une progression de +2,6% de la production industrielle et une croissance modérée de +2,0% dans le BTP. Ce scénario qui annonçait un ralentissement de la croissance en 1996 semble maintenant beaucoup trop optimiste. En retenant un chiffre moyen parmi ceux qu'avancent les macro-économistes, la prévision de croissance du produit intérieur brut serait de +1,5% en 1996, la hausse de la production industrielle serait de +1,2%, tandis que la production de biens intermédiaires diminuerait de -0,1%, et que le secteur du BTP progresserait de +1,3%. Les échanges extérieurs de marchandises, quant à eux, continueraient à se développer au rythme de +3,4%, moins soutenu cependant qu'en 1994 et 1995 (+7% par an environ).

Croissances annuelles moyennes en %

	1994	1995	1996	
			BIPE nov.95	Scénario janv.96
PIB	2,7	2,6	2,1	1,5
Importations de biens	7,0	5,8	4,1	3,3
Exportations de biens	6,5	8,3	3,9	3,4
Production industrielle	3,5	3,0	2,6	1,2
dont biens intermédiaires	5,6	2,8	1,7	-0,1
Production du BTP	0,1	1,5	2,0	1,3
Production agricole	1,2	1,9	2,5	2,5
Prix TRM (F constants)	-1,6	-1,3	-1,2	-1,2

Sources : INSEE, BIPE (nov. 1995) et OEST

Quel sera l'effet des grèves notamment sur le trafic ferroviaire ?

L'effet des grèves n'est pas encore connu, puisque les données de transport routier les plus récentes concernent le mois d'octobre. Les prévisions pour 1996 ont donc été effectuées dans un premier temps sans prendre en compte l'incidence des mouvements sociaux, en estimant les trafics de l'année 1995 hors effet des grèves par prolongement des tendances enregistrées sur les dix premiers mois.

Puis, une estimation indicative des croissances des trafics après impact des grèves a été effectuée sous les hypothèses suivantes :

- Le mode ferroviaire rattraperait un quart du trafic non circulé pendant les grèves en début d'année 1996 mais, à l'inverse, la détérioration de son image au profit

PRÉVISIONS

du mode routier pour compte d'autrui lui ferait perdre l'équivalent de deux fois ce trafic rattrapé. Cette dernière hypothèse inspirée de l'observation des suites de la grève des cheminots à la fin de l'année 1986 sur le fret ferroviaire et des conséquences durables de la mise en oeuvre de Socrate sur le trafic ferroviaire de voyageurs constitue une forte incertitude pour 1996.

- Le trafic routier pour compte d'autrui récupérerait pendant la grève, par simple effet de report modal, les trois quarts du trafic ferroviaire perdu, ainsi que le trafic que perdrait la SNCF pendant l'année 1996 suite à la désaffectation enregistrée par le ferroviaire.

Le trafic total de marchandises progresserait grâce au rattrapage des trafics empêchés pendant la grève

Après deux années de très vive croissance, le trafic total de marchandises devrait connaître une nette inflexion de son développement en 1996. Dans le scénario de faible croissance économique établi en janvier 1996, sans l'effet des grèves, le trafic total aurait augmenté faiblement en 1996, de +0,5%, en raison notamment de la chute de la production de biens intermédiaires et de la contribution négative des variations de stocks au moins pendant le premier semestre. Si on suppose un rattrapage en 1996 du quart des trafics perdus pendant la grève, le trafic augmenterait de +1,4% cette année; dans le scénario BIPE de novembre, sa progression atteindrait +3,0%.

Dans les deux cas, le trafic national devrait le plus souffrir du tassement de la conjoncture, car le trafic international bénéficiera dynamisme des échanges extérieurs.

Milliard de tonnes-km et %

					Scénario BIPE de novembre		Scénario de janvier	
		94/93	1995	95/94	1996	96/95	1996	96/95
Trafic tous modes	a	6,1%	186,8	6,9%	190,6	2,0%	187,8	0,5%
	b		186,0	6,3%	191,4	3,0%	188,6	1,4%
Trafic routier compte d'autrui	a	6,5%	100,1	7,4%	102,3	2,2%	101,1	1,0%
	b		102,7	10,2%	104,1	1,3%	102,9	0,1%
Trafic ferroviaire (*)	a	8,1%	49,9	5,8%	50,4	1,0%	49,4	-1,0%
	b		46,4	-1,6%	49,5	6,7%	48,5	4,6%

(*) : trafic ferroviaire seul à l'exclusion des trafics routiers de la SCETA et du SERNAM.

a : tendanciel hors grève de fin 1995.

b : après impact de la grève.

Le mode routier compte d'autrui marquerait le pas cette année

Moins sensible à la production des biens intermédiaires que les modes ferroviaire et fluvial, le trafic routier pour compte d'autrui devrait profiter de la croissance du commerce extérieur ainsi que de celle du BTP. De plus, la pratique de prix bas (s'ils se maintiennent à leur niveau du troisième trimestre 1995, la baisse sera de -1,2% en francs constants entre 1995 et 1996) favorise la compétitivité des transporteurs routiers français face à leurs homologues étrangers ou face aux autres modes. En revanche, la très forte hausse du trafic de produits agricoles (+27% sur les neuf premiers mois) qui tient probablement aux exportations exceptionnelles de céréales vers l'Espagne, destination pour laquelle le train est handicapé par la différence d'écartement des voies, ne se reproduira pas en 1996. Dans le scénario de janvier, après impact des grèves, le trafic pour compte d'autrui marquerait le pas cette année (+0,1%), tandis que dans le scénario de novembre, il augmenterait de +1,3%. Enfin, le transport pour compte propre devrait progresser en 1996 grâce à la croissance de l'activité du BTP.

PRÉVISIONS

**Sans l'effet
des grèves,
le trafic ferroviaire
aurait diminué
en 1996**

Sans les grèves de fin d'année, le transport ferroviaire aurait enregistré une forte croissance en 1995, et pour la deuxième année consécutive (+8,1% en 1994). On observe pourtant un très net retournement de tendance à partir du mois de septembre voire dès le mois de juillet pour le trafic international. L'inflexion apparaît même dès le début 1995 pour le trafic de minerais. Etant donné les prévisions pessimistes sur la production de biens intermédiaires, le trafic ferroviaire risquait de régresser de -1,0% par rapport à 1995 dans le scénario macro-économique de janvier et sans les grèves. Compte tenu de l'effet défavorable des grèves sur le trafic 1995 et de l'effet de perte de trafic en 1996 retenu dans les hypothèses, le trafic devrait augmenter au contraire de +4,6% cette année; dans le scénario BIPE de novembre, il aurait augmenté de +6,7%. ■